Jaro 16 Marto-aprilo 1964 N-ro 2



LA INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE **I.F.E.F.**

LA INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO FEDERACIO

Sekretario: J. Poptie, Willem Barentzstraat 66, Utrecht, Nederlando
Redaktoro: D. Burgler, Sportstraat 62, Amsterdam-Z., Nederlando
Konto: Ned. Handelmij, Amsterdam, No 30.36281

La reloj ligas la landojn, Esperanto la popolojn

Belga tri-tensia lokomotivo en Amsterdamo.



16-a INTERNACIA FERVOJISTA KONGRESO

Korespondadreso: Centra Stacio, Bruselo 1, Belgio.

Poŝtĉekkonto: 47.70.76. BEFA, Bruselo 19.

Bankkonto: Kredietbank Bruselo No. 357/13/10470.

Telefono: Bruselo (02) 56.83.32.

LASTA KOMUNIKO:

La kongreskotizo estas 350 F.

Restadilo:

La restadilojn ni sendis la 15-an de februaro 1964-a al ĉiuj aliĝintoj, kies aliĝilo kaj pago ordiĝis laŭ la aliĝinstrukcioj.
En la alsendita Informa Broŝureto estas menciitaj ĉiuj informoj por via vojaĝo al Bruselo, pri la tieaj tranokteblecoj, la manĝeblecoj, la ekskursoj, k.t.p.
La restadilon resendu plej laste la 21-an de aprilo 1964 al:

S-ro Deduytsche B.
Restadestro 16-a IFEF-Kongreso,
E. Dekosterstraat 106,
Bruselo 14.

La restadiloj, kiuj alvenos tre malfrue, estos pritraktataj nur laŭ la restintaj eblecoj, sed sen garantio ke ĉiuj deziroj povos esti realizataj.

Por la filatelistoj:

Unuataga speciala kongresa koverto aŭ poŝtkarto kun Esperanta stampo.
Ĉiu, kiu deziras havi unuatagan specialan kongresan koverton aŭ -poŝtkarton kun Esperanta stampo, povos mendi ĝin perletere ĉe:

„Esperanto" Centraal Station,
Bruselo 1.

Por ricevi respondon, oni devas:

1. Sendi filatelian mendon;
2. fari la mendon antaŭ la 15-a de aprilo 1964:
3. aldoni
   a) tri respondkuponojn por akiri la koverton;
   b) du respondkuponojn por akiri la poŝtkarton;
   c) unu respondkuponon, se la mendo estas adresita nacilingve.

Por la partoprenontaj edzinoj:

La Esperantista edzino de fervojisto, ĉeestonta al la 16-a, kiu povos pruvi antaŭ la 15-a de aprilo 1964-a per fotoj, ke ŝi partoprenis al la plej granda nombro da IFEF-Kongresoj, estos elektita kiel la *plej Internacia Fervojista Edzino.* Specialaj premioj al ĉiuj.

Memoraĵtombolo:

Ĉiu kongresan(in)o, kiu donacos al la kongreso memoraĵon el sia lando, ricevos unikan kongresmemoraĵon. La decido de la tiurilata artista komisiono devos esti akceptata senriproĉe. La kunportitaj memoraĵoj formos belegan ekspozicion kaj estos dislotumataj en la kongresaj tagoj.

★

En L.I.F. n-ro 1. januaro-februaro 1964 estis presita la propono de la IFEF-Estraro rilate la elekton de la komitatanoj.

Ni petas la estrarojn de la sekcioj jesi aŭ nei tiun ĉi proponon antaŭ la 1-a de majo 1964 per letero al la sekretario de IFEF.

★

La kaso de la IFEF Kasisto estas kontrolita je la 31-a de januaro 1964.

La kaskontrolantoj:
A. C. Moerman
J. A. Vermaak

GRAVE ESTAS

ke vi trastreku en la Tagordo por la 16-a IFEF-Kongreso en Bruselo sub n-ro 7: Estrarelekto, la frazon: „Aliajn kandidatojn por la estraro oni povas proponi (kun la konsento de la kandidato) ĝis la komenco de la unua laborkunsido.

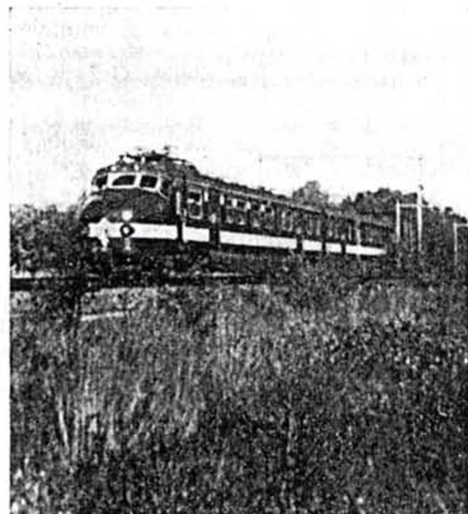
POR INFORMO!

Kiel lastdatajn informojn ni povas sciigi al vi jenajn liniojn.
Dank' al speciala laŭtparolila sistemo, la kongresanoj dum la interfratiĝa vespero povos disaŭdigi siajn personajn kaj publikajn salutojn al siaj geamikoj.
La solena malfermo okazos en la tre solenaj kaj komfortaj salonoj de la Brusela Socia Centro „PATRIA" tuj apud la centra stacio.
En la samaj salonoj okazos la tipe belga muzikarta posttagmezo, al kiu partoprenos diversaj konataj muzikantaj kaj kantantaj gefervojistoj.
Ĉu ankoraŭ necesas insisti pri la ĉeesto en la internacia balo, kiu okazos en la salonoj Patria?
La ekskurso en Bruselo kaj ĉirkaŭaĵo, nur jam pro la vizito al la Reĝaj Varmkulturejoj iĝas altvalora. Bedaŭrinde tamen ke la Reĝa paro sammomente devas iri al Svedio, kaj do ne povos akcepti nin persone.
Pri la aliaj ekskursoj: speciale la tuttagaj ekskursoj havas multe da sukceso ĉe la jam aliĝintaj gekolegoj.
Por iri al Belga Limburgo, je la 15.5 ni trajne forlasos Bruselon. En Landen atendos nin la aŭtobusoj. Ni trapasos St. Truiden unu el la plej malnovaj urboj de Belgio kaj speciale konata pro sia astronoma horloĝturo sed ankaŭ pro sia urbdomo, belfrido ktp.
Ni daŭrigos nian vojon tra Hasselt, ĉefurbo de la provinco Limburgo, al Bokrijk, kie ni tagmanĝos en la bienega kastelo. En Bokrijk ni povos imagi kiel vivis niaj limburgaj prapatroj en la 17a jarcento, ĉar en tiu ĉi bienego estas rekonstruita vilaĝo el tiu tempo, tute komplete kun la magazenetoj, la preĝejo, la mueliloj kaj la imago estas kompleta, ĉar la vilaĝo estas vivanta pro la enloĝantoj kiuj estas vestitaj laŭ tiu tempo.
Posttagmeze ni daŭrigos nian ekskurson tra Beringen (karbminejoj) kaj Leopoldsburg (Armea centro) kaj Mol (Atomcentro).
Alveninte en Lichtaard, ni estos tipe regione akceptataj en Bobbejaanlando kie ni vespermanĝos kaj ĝuos diversajn internaciajn distroprezentadojn fare de Bobbejaan Schoepen kaj aliaj artistoj.
Post la fermo de la kongreso ni iros al Herenthals kie ni retrovos nian specialan trajnon por reiri al Bruselo.
Por iri al la Belgaj Ardenoj ni forlasos Bruselon per speciala radiotrajno al Dinant. Tio estas belega, tipe ardena urbeto ĉe la Mozoriverego. Ĝi estas tre konata pro la diversaj vidindaĵoj kiel: la citadelo, la groto Bayard (Baiardo). La legendoj lokaj rakontas ke granda ĉevalo nomita Baiardo fendis la rokon per nur unu huf-frapo. En Dinant ni supreniros per seĝlifto ĝis la citadelo, kiun ni vizitos. Poste ni faros promenadon en la ĉirkaŭaĵoj, eventuale ni iros laŭ la „Mont Fat" roko. La reiro al Dinant okazos denove per la seĝlifto.
En la Ardenoj ni povos admiri la ekflorantajn genistojn kaj la kratagojn. Posttagmeze, unua parto de la kongresanoj faros boatekskurson sur la Mozo al Waulsort, dua parto iros trajne al Waulsort. La grupo kiu iris unue boate revenos trajne kaj la dua grupo revenos boate al Dinant.
En la du kazoj povos esti admirataj la belegaj naturvidindaĵoj de niaj Ardenoj. Post tiuj ekskursoj ni disponos ankoraŭ pri libera tempo antaŭ ol ni vespermanĝos (vidu sur viaj biletoj en kiu restoracio vi manĝos) kaj denove ni havos tempon por individua vizito al la urbo. Se vi ŝatas rememoraĵojn, Dinant estas tre konata pro tio kaj certe ankaŭ pro siaj „Dinantaĵoj"! Proksimume je la 20a horo ni forlasos Dinant por alveni en Bruselo je la 22a horo post haltoj en la diversaj stacioj de la nord/sud-ligilo.
Pri la manĝado dum la kongreso ni nur diru ke ni konscias, ke kiam la manĝoj kontentiĝas, ankaŭ la resto bone funkcias! Do la respondeculo pri la manĝoj zorgis ke regu la bonhumoro dum nia kongreso. Diversspecaj manĝeblecoj estos je via dispono. La unua estas la fervoja kantino de la Brusela suda stacio, ĝi estas la plej malmultekosta por kompleta manĝo. La dua ebleco estas en la tuja apudeco de la kongresejo, ĉar oni promenadas tien tra la „Ravensteingalerio". Ĝi estas memserva restoracio kie la manĝoj estas tre variaj. Oni povas elekti la manĝojn laŭ sia bontrovo.
La tria ejo estas la restoracio de la Centra stacio mem. Tie okazos ankaŭ la bankedo se estos sufiĉe da interesuloj. Permesu nin diri bonan restadon en Bruselo .... kaj bonan apetiton.
Nova en niaj IFEF-kongresoj estos la Esperanta-Fakprelega-Filmvespero en kiu estos prezentata la belega 20 minuta esperanta kolorfilmo „125 jarojn poste" pri la Belgaj Fervojoj, kaj la same belega 25 minuta esperantigita kolorfilmo pri nia lando „Belga Sekvenco". Inter tiuj du filmoj estos prezentataj kolorlumbildoj kune kun la fakprelego pri la aplikado de la elektrumigado ĉe la Belgaj Fervojoj. Tiuj lumbildoj, post la kongreso estos je la dispono de la landaj IFEF-filioj.

Post la kongreso: Al Nederlando

Ek de la jaro 1957a la trajntrafiko inter Belgio kaj Nederlando estas elektrigita. Bedaŭrinde la elektraj sistemoj ne estas similaj: en Belgio oni aplikas: 3000 V kontinukurenton, en Nederlando: 1500 V kontinukurenton.

Do speciala ekipaĵo estis necesa. La belga limstacio estas Essen; tuj norde de Essen proksimume je la landlimo, la elektra dratsistemo estas konstruita laŭ nederlanda modo sed la tensio ĉiam estas la belga. Nur kelkajn centojn da metroj antaŭ la nederlanda limstacio Roosendaal ni renkontas „elektran kluzon": interrompon en la dratsistemo antaŭ kiu la tensio estas la belga kaj post kiu ĝi estas la nederlanda. La trajno trapasas la kluzon kun la pantografoj malsupren kaj dumtempe la kondukisto ŝaltas de la unua al la alia sistemo. Tio ĉi validas por la trajnoj taŭgaj por ambaŭ sistemoj, sed atentu: ankaŭ la normala *belga* elektra lokomotivo povas veturi sen malfacilaĵoj al Roosendaal: ĝi estas taŭga por 3000 V. tensio (belga sistemo) sed en Nederlando ĝi veturas laŭ duona tensio! Sufiĉe por trakciigi la trajnojn ĝis en la stacio Roosendaal kaj por trakciigi ilin el la stacio ĝis la preterpasado de la kluzo kie ĝi povas veturi laŭ normala tensio. Kompreneble kontraŭe la nederlanda elektra lokomotivo (1500 V. tensio) *ne* povas veturi al la belga limstacio!



Sed inter Belgio kaj Nederlando ne veturas nur trajnoj tirataj de elektraj lokomotivoj, tute ne: inter Bruselo aŭ Antverpeno kaj Amsterdam veturas ĉiutage 12 rektaj trajnoj kiuj konsistas el elektra motorduvagonunuo taŭga por la du tensio-sistemoj.

La motortrajno estas kolorigita helblua kun larĝa flava strio, ĝi estas laŭ moderna nederlanda modelo kun altsituanta kondukejo malantaŭ fortigita nazo kaj ĝi havas aŭtomatan kuplilon per kiu do eblas, ke du (aŭ pli) unuecoj veturas kuplitaj, sed krome la unuecoj ankaŭ povas veturi kuplitaj kun la *normalaj nederlandaj* enlandaj trajnunuecoj! (en Belgio tio *ne* eblas).

La entuta vagonarstoko enhavas 12 unuecojn el kiuj 8 estas nederlandaj kaj 4 belgaj, sed la *nura* diferenco estas la numero! La nederlandaj portas la numerojn N.S. 1201—1208, la belgaj: N.M.B.S. 22901—22904.

Depost kelkaj monatoj la Belgaj Fervojoj posedas kelkajn elektrajn lokomotivojn taŭgajn por tri tensio-sistemoj, per kiuj lokomotivoj oni povas veturigi ek de la somerhortabelo venonta la T.E.E.-trajnojn inter Parizo kaj Amsterdamo sen lokomotivŝanĝo.

Sed sufiĉas: vi nun scias per kiu trajno vi vojaĝas de Bruselo al Nederlando: ĝi estas Beneluksa trajno (la popola nomo por ĝi kvankam ĝi neniam veturas al Luksemburgo!). Inter Bruselo kaj Antverpeno estas du paroj da trakoj paralelaj do eblas ke vi vidas ankaŭ sur alia trako trajnojn de la enlanda elektra trafiko inter tiuj du grandaj belgaj urboj. La Beneluks-trajno estas laŭ la belga sistemo „semi-direct": ĝi haltas nur en Mechelen kaj post 37 minutoj vi estas en la stacidomo Antwerpen-Centraal, kiu estas kapstacidomo en la urba mezo. Pro la fakto ke ĝi estas kapstacidomo, la rektaj trajnoj Amsterdam-Parizo neniam veturas al ĉi tiu stacidomo: ili haltas nur en Antverpeno-Orienta stacio.

Por la Beneluksa trajno la haltado ne estas ege temporaba kaj post 5 minutoj ĝi daŭrigas la veturadon tra la, speciale en la printempo, tre bela norda landparto de Belgio.

La pejzaĝo estas arbarriĉa kaj multaj arboj havas belajn florojn.

Post 20 minutoj la trajno haltas dum unu minuto en la belga limstacio Essen. Kaj

Nederlando - akvolando

Oni rakontas, ke antaŭ kelkaj jaroj iu aviadile en Nederlandon alveninta usonano tiom ektimis, ke li senprokraste enrampis alian aviadilon por returniĝi al sia lando.
Sed kio estis la kialo de lia konsterniĝo? Kompreneble la indika tabulo sur la muro de unu el la konstruaĵoj, mencianta, ke la flughaveno situas 4 metrojn sub la nivelo de la maro.
La aludo al ĉi tiu rakonto ne celas kredigi al vi, ke Nederlando estas tre danĝera lando. Malgraŭ la inunda katastrofo en 1953, la meza vivodaŭro de la nederlandano estas pli longa ol en preskaŭ ĉiu alia lando.
Nia celo estas montri al vi, ke la usonano el tiu fantazia rakontaĵo malpravis. Li ja perdis la ŝancon vidi ion de ĉi tiu malgranda lando, kies stranga natura kondiĉo faras ĝin pli interesa, ol estas Tibeto.
El centoj da simplaj aferoj, renkontitaj dumvoje, montriĝas ĝia vera karaktero. Ne ekzistas alia lando en la mondo, kies loĝantoj kreis mem tian grandan parton de sia tero, tio estas: konkere prenis ĝin de la maro.
Jam longe antaŭ nia tempokalkulo la enloĝantoj de Nederlando ŝirmis sin kontraŭ la marakvo, konstruante en la malalta parto de sia lando centojn da montetoj kaj altaĵoj, por konstrui tie la domojn.

Poste en la 7-a jarcento ili per plej simplaj rimedoj komencis konstrui digojn kaj en la 16-a jarcento komenciĝis la sekigado de multaj lagoj, sur kies malalta fundo oni ekloĝis por prilabori la nove konkeritan grundon.
Tiuj malaltaj grundoj, ĉirkaŭitaj de digoj kaj defluaj kanaloj, en kiuj la muelejoj pumpas for la superfluan akvon, estas nomataj polderoj. Ili ĉiuj havas propran akvo-nivelon, kiu estas konscience regulata per la funkciigo de la mueliloj. Altaj estas la kostoj de konstruado kaj konservado, sed multe pli altaj estas la perdoj en okazo de trarompo de la digoj per la senbride furiozaj atakoj de la maro. Granda parto de la lando kaj ĝiaj loĝantoj dependas de la rezistopovo de dunoj kaj digoj, entute pli ol 3700 kilometrojn longaj, kiuj kune ŝirmas la nederlandajn polderojn kontraŭ la inundo de la maro kaj riveroj.

En februaro 1953 la digoj finfine perdis la batalon kontraŭ la furiozantaj ŝtormoj kaj la ekstreme freneziĝinta maro. Post tro longdaŭraj atakoj de la senmezuraj detruaj fortoj, ili rompiĝis je centoj da lokoj.
Pli ol 1800 homoj dronis aŭ pereis pro elĉerpiĝo dum la tagnoktoj, kiuj sekvis la neimageble altan ŝtormfluon de tiu katastrofa nokto. De la tegmentoj de siaj rompiĝantaj domoj multaj glitis en la

kelkajn minutojn pliposte vi estas en Nederlando. Kvankam la trajnoj en Belgio veturas maldekstre kaj en nia lando dekstre ankaŭ de Essen ĝis Roosendaal vi veturas laŭ la maldekstra trako, do laŭ la belga sistemo. Je 8.46 h. la trajno haltas en Roosendaal kaj post kelkaj minutoj ĝi estas kuplita kun trajno el Vlissingen.
Roosendaal estas la doganstacio por ambaŭ landoj sed verŝajne vi apenaŭ rimarkas la kontroladon. Doganistoj kaj policistoj estas en la trajno sed kontrolo de la pasportoj ne okazas inter la landoj de la Beneluksa interkonsento. Roosendaal ne estas granda urbo sed ĝi estas grava kiel fervoja nodo: disiĝas la linioj al: Belgio, Vlissingen (en la provinco Zelando), Breda kaj Rotterdam.

Post 10 minutoj la trajno forveturas. Jam baldaŭ la pejzaĝo tute ŝanĝiĝas kaj vi veturas en la nederlandaj polderoj. Post 12 minutoj da veturado la trajno trapasas riverbuŝon (Hollands Diep) per la „Moerdijk-ponto" longeco estas pr. unu kaj duono kilometroj. Dum la dua mondmilito ĝi estis plene detruita sed jam en aŭgusto 1946a la trajnoj denove veturis sur ĝi. Pli poste ĝi estis tute rekonstruita kiel dutraka ponto (antaŭ la milito ĝi estis unutraka). Kiam vi traveturas tiun pejzaĝon klopodu imagi ke en februaro 1953a ĉi tie fluis la akvo sur la tero detruinta la fervojan digon! Je 9.19 h. la trajno haltas en Dordrecht kie vi eltrajniĝos por komenci nian ekskurson al la Delta-konstruaĵoj.

W. L. van Leeuwen.



ondojn antaŭ la alveno de la savon alportantaj boatoj kaj helikopteroj.
Monatojn poste la pli multo de la truegoj estis jam denove fermita, sed aliaj truoj fariĝis pli grandaj pro la daŭra ŝirado de la tajdoj.
Tra tiuj truegoj la akvo fluis en la polderojn kaj ree maren, plenigis kaj malplenigis la polderojn laŭ la takto de la tajdo, kvazaŭ ili estus gigantaj pulmoj.
Sed dume la armeo de akvokonstruspecialistoj preparis la finan triumfon, kiu okazis iun aŭtunan nokton de la sama jaro ĉe la droninta vilaĝo Ouwerkerk en la provinco Zelando.
En tiu historia nokto oni mallevigis en la lastan truegon grandegan betonan skatolegon (caisson).
En la kritikaj sekundoj de la ŝanĝo de la tajdoj, kiam alfluo kaj defluo de la akvo stagnas nur por momento, tiu lasta „skatolego" devis malleviĝi — laŭ centimetroj akurate — ĝuste en la lastan truon.
Svarmis homoj sur la ĉirkaŭanta ŝiparo kaj sur la difektitaj digoj. La ceteraj nederlandanoj kun streĉitaj vizaĝoj sidis hejme, kaj fiksis sian atenton al la radioaparatoj. Emocio sulkigis la trajtojn de la ĉeestantoj. Grandaj reflektoroj ĵetis sian fortan lumon sur la okazaĵo, baldaŭ atingonta sian kulminon. Profunda silento regis....
La grandega betona koloso, puŝita de vico da trenboatoj, malrapide malleviĝis en la akvon. La tuta afero ŝajnis esti infanece simpla ludo.
Eksonis signalo. Ĝi estis la enkonduko de tondra ĝojkriado de nereteneblaj ploroj; homajn voĉojn superregis neombreblaj fajfiloj de ŝipoj kaj aŭtomobiloj.

La digo estas fermita!
La katastrofo venĝita!
Kiam malpliiĝis la bruego, ondiĝis super la nigra akvo la sonoriloj de foraj preĝejoj, kaj jen eksonis la nacia himno de sur plata ŝipo, kie sekrete kaj silente surŝipiĝis la vilaĝa orkestro.
Neniam antaŭe la kruda laboro de la akvokonstruistoj estis portata de tia impona emocio.
La sama emocio, la funebro de la tuta nacio estis, kiu cerbumigis niajn inĝenierojn por trovi definitivan respondon al la terura provoko de la jaro 1953.
Tiu respondo estas la Delta-plano kaj jam aperis imagoj de multe pli ekscitigaj digofermoj ol okazis jam antaŭe en iu ajn parto de la mondo.
Tiu giganta laboro, kiu entenas la fermadon inter kvar grandaj riverenfluoj kaj la ĉirkaŭanta maro, kostos 2500 milionojn da guldenoj kaj ĝi daŭros entute 25 jarojn.
Al unu detalo de tiu grandioza projekto, la konstruado de ferma digo kun gigantaj fermeblaj kluzoj en Haringvliet (Haringa fluo) ni kondukos la partoprenantojn de la postkongresa restado en Amsterdam.
Per ŝipo ni veturos al la konstruita ringodigo, el kies interno oni forpumpis la akvon. Kaj tie, starante kelkajn metrojn sub la nivelo de la maro, ni rigardos la gigantajn kluzojn, kiuj kun la alkonstruitaj digoj ligas la bordojn de la pli ol 5 kilometrojn larĝa fluego. Kaj en la ekspozicia halo ni legos la devizon:

Ne tio, kion ni havis hieraŭ,
Sed tio, kion ni hodiaŭ kune konstruas
Unuigas nin kiel nacion.

Kompilis: de J.

Nova Revuo en Esperanto

Ekde 1-a de januaro 1964 en Sofio—Bulgario aperis nova, dumonata, 32-paĝa esperanta revuo RIPOZOJ, presata sur tre luksa papero en kvar koloroj. Ĝia enhavo ampleksas distran kaj belartan legaĵon, artikolojn pri turismaj objektoj kaj somerrestadejoj, pri historiaj kaj kulturaj monumentoj, pri internaciaj sportaj eventoj k.a. Ĝi regule informos pri anonciataj vizitoj de fremdlandaj esperantistoj al Bulgario kaj pri reciprokaj vizitoj inter bulgaraj kaj fremdaj esperantistoj.
Jara abono — 1,5 Dol. USA.
Sumojn sendu al Universala Esperanto-Asocio, Nieuwe Binnenweg 176, Rotterdam/Nederlando aŭ al la Redakcio - Bd. Tolbuhin 41, Sofia, Bulgario.

Vizito al Bruselo kaj Lausanne

Je la 29-a de februaro 1964 niaj svisaj kolegoj okazigis sian jarkunvenon en la kadro de la ĝenerala kunveno de la Svisa Esperanta Societo. La afablan inviton al IFEF por sendi reprezentanton al Lausanne ni volonte akceptis. La vojaĝo al Svislando ja donis samtempe bonegan okazon por mallonga restado ĉe la LKK en Bruselo.

Montriĝis en Bruselo ke pro kelkaj neeviteblaj malfacilaĵoj ĉe la aranĝo de la kongresaj ekskursoj oni devis ŝanĝi ankaŭ daton kaj horon de multaj kunvenoj. Tial estas necese enpresigi en ĉi numero de nia revuo tute novan, definitivan kongresprogramon. La nuna programo do senvalidigas la en LIF presitan programon (vidu la januaran-februaran numeron).

Kongrespartoprenantoj kaj speciale la komitatanoj kaj la anoj de la komisionoj bone atentu ĝin.

Ni havis la impreson, ke ĉiuj aranĝoj en Bruselo kontentige marŝas, malgraŭ la ŝanĝoj, kiuj montriĝis necesaj. La nombro de partoprenantoj daŭre kreskas.

Tre bedaŭrinde estas, ke mortis pro akcidento la tre aktiva s-ro Den Hartog, gvidanto de la sporta kaj kultura organizo ĉe la Belgaj Fervojoj, kiu grave stimulis la laboron de LKK. Feliĉe la anstataŭanto s-ro Joris promesis kunlabori kun LKK en sama maniero kiel faris tion lia antaŭulo. Cetere montriĝis ankoraŭ necerta la interesiĝo pri nia kongreso flanke de aŭtoratituloj fervojaj kaj urbaj. Certe estas, ke LKK faras sian eblon por efektivigi fruktedonan kongreson kaj tre agrablan restadon en Bruselo.

*

En Lausanne estis la akcepto tre afabla en la frua mateno de la sekvanta tago. La Estraroj de SEAF kaj SES ĉirkaŭis la reprezentanton de IFEF per multaj zorgoj. La priparoloj kun la SEAF-estraranoj estis sencohavaj kaj amikaj, kiel ankaŭ la partopreno en la ĝenerala membro-kunsido de SEAF. Vespere estis distra programo; la membroj de la esperanto-grupoj de Lausanne kaj de Genève meritoplene prezentis kantojn kaj skeĉojn.

Elstaran lokon en tiu programo okupis S-ro Hermann kun siaj admirindaj torĉoj kaj kun la viglaj interparoloj kun la pupo, kiu montriĝis vere kapabla kaj elokventa esperantisto.

Agrabla surprizo estis la interveno de la fervoja harmoni-orĥestro en la dimanĉa kunveno, kiu havis seriozan karakteron. Tie, dum la komuna manĝado, ni interkonsentis kun la inicianto de la bela „Svisa Esperanto Kalendaro", ke la reston de la kalendaroj por 1964 oni transportos al Bruselo por vendi ilin tie al la kongresanoj kontraŭ reduktita prezo. Ni esperas, ke la partoprenantoj en nia 16-a kongreso kaptos la okazon por havigi al si unu el la postrestintaj ekzempleroj de ĉi kalendaro kaj ke tiu konatiĝo kaŭzos mendojn por la kalendaro de 1965, kies specimeno estos montrata en Bruselo.

Tutkoran dankon ni esprimas al niaj svisaj kolegoj kaj samideanoj pro la afabla akcepto en Lausanne.

Al la Brusela LKK, kiu same afable akceptis nin, ni deziras sukceson en ĝia laboro.

Ĝis baldaŭ en Bruselo. de Jong.

Esperanto diskuttemo en la Eŭropa Horarkonferenco

Laŭ iniciato de la aŭstraj esperantistoj la ÖBB prezentis dum la Eŭropa Horarkonferenco, kiu okazis en Sofia en septembro 1963, jenan diskutpunkton, kiun ni citas laŭ la *oficiala protokolo* (germanlingva):

> „Estas proponite diskuti pri la ebleco, presigi la „Ĝeneralajn Rimarkigojn" en la horaroj ankaŭ en Esperanto kaj, se tio estus agnoskita kiel utila, decidi pri unueca proceduro."

La rezulto estis — same laŭprotokole — jena:

> „Esplorinte ĉi tiun proponon, estas konstatite, ke — kvankam tio sendube ŝajnas dezirinda — oni ne povas ordoni al la membroadministracioj de la Eŭropa horarkonferenco la lingvojn, en kiuj estas presendaj la „Ĝeneralaj Rimarkigoj" en la naciaj horaroj. Pro tio estas decidite lasi al ĉiu administracio, presigi la „Ĝeneralajn Rimarkigojn" en fremdaj lingvoj iuj ajn kiel ankaŭ en Esperanto."

El tiu protokolteksto rezultiĝas, ke principe la ĝisnuna stato restas, do ĉiu administracio ankaŭ estonte laŭ propra volo povos enkonduki Esperanton en sian horaron aŭ ne kaj ke ankaŭ estonte ĉiam denove estos necesaj longdaŭraj kaj celtrafaj klopodoj por plivastigi la breĉojn, ĝis nun batitajn en la „ŝangalon". Giessner.

La grandanima koro de nia prezidanto ĉesis bati

En la frua vespero de la 16-a de marto konsternis nin la telefona sciigo pri la subita morto de nia kara amiko:

Kav. Giuseppe ZACCONI

prezidanto de I.F.E.A. - prezidanto de la Bologna Esperanto-Grupo „Achille Tellini" - eksfunkciulo de Itala Ŝtata Fervojo - eksdirektoro de la Profesia Lernejo ĉe Centra Stacidomo en Bologna - Docento de Esperanto - vic-delegito de U.E.A. por la urbo Bologna.



Nur malfacile la malĝoja signifo de tiu abrupta sortobato penetris en la cerbon de ni, kiuj dum jaroj en kompleta harmonio kaj en fidela amikeco kunlaboris kun li por la bono de nia fervojista movado.

Homama animo li sin dedicis al Esperanto dum longaj jaroj, kaj instruis nian karan lingvon ĝis la lastaj semajnoj malgraŭ la malpermeso de la kuracistoj, ĝis kiam lia forto cedis kaj lia grandanima koro ĉesigis siajn batojn.

Ĉiam bonhumora, afabla, kaj bonintenca li estis; lia sindono al nia afero havigis al li multajn sincerajn amikojn en Italujo kaj eksterlande, en nia movado kaj ekster nia movado, kun ni ili funebras pro la forpaso de tre kara amiko, kiu per siaj parolo kaj ekzemplo stimulis multajn kolegojn al aktiveco kaj persisto. Pro lia mildeco kaj bonkoreco multegaj Esperantistoj en- kaj eksterlande nomis lin „Paĉjo Zacconi".

Li estis bonega organizanto de kongresoj. Ni rememoras la Nacian Italan Esperanto-Kongreson dum la jaro 1952-a kaj la 40-an Universalan Kongreson de Esperanto (Jubileo) dum la jaro 1955-a, kiujn li organizis kun sindonemo kaj sperto.

Pro liaj esperantistaj meritoj la Prezidanto de la Itala Respubliko distingis lin per la ordeno de Kavaliro.

Ni, kiuj konis lin ankaŭ en la familia vivo, komprenas ke lia forpaso estas terura bato por la edzino kaj por la kara filino Norma. Ni esperas ke la amo inter ili iom post iom cikatrigos la teruran vundon, kiun ektranĉis la subita forpaso de la kara edzo kaj patro.

GIMELLI GERMANO; Bologna (Italio)

★

La manuskriptoj por la nova numero de L.I.F. kuŝis ĉe la presisto, kiam la sciigo pri la morto de nia ŝatata kolego kaj amiko nin atingis. Kortuŝite ni cedas lokon por ĉi grava okazaĵo en nia organo kaj ni sincere kondolencas al la vidvino S-ino Zacconi kaj al ŝia filino. Same ni kondolencas al I.F.E.A. kaj al la aliaj organizoj, kie nia amiko Zacconi ludis tian gravan rolon.

Ni deziras al ĉiuj forton por porti ĉi tiun grandan perdon.

Amiko Zacconi, ripozu en paco, via ekzemplo instigos nin daŭrigi nian laboron!

La Estraro de I.F.E.F.

Esperanto-Presejo, Hardinxveld.